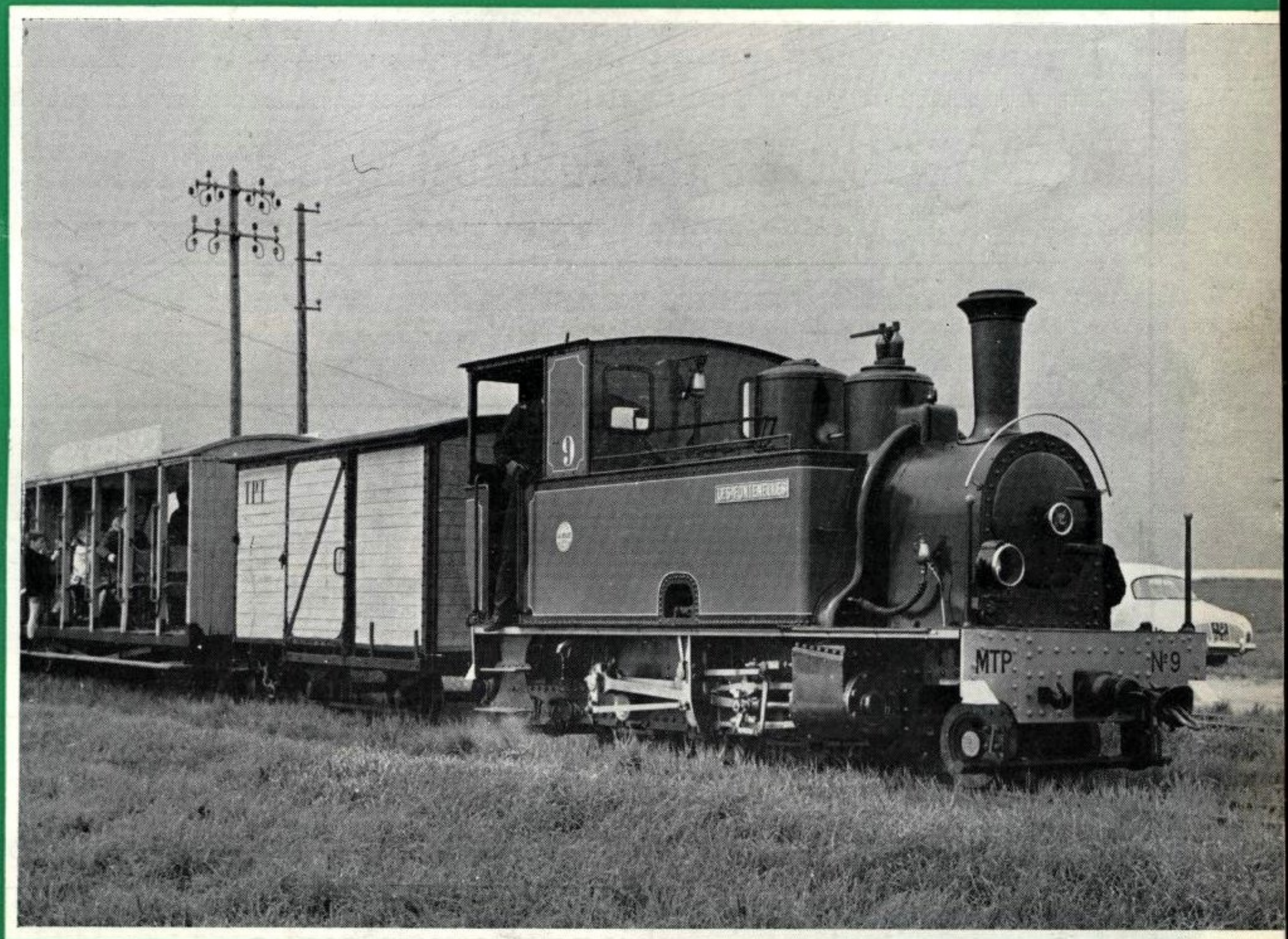
LOCO revue

N° 275
juillet-août 1967

spécial vacances

La revue des modélistes et amateurs de chemins de fer



LOCO-REVUE N° 275 JUILLET-AOUT 1967 - VOLUME XXVI

A PITHIVIERS - CURIOSITES FERROVIAIRES - LES 1-230.K SNCF

Prix en FRANCE 4,50 F
à l'Etranger 5,00 F

Sommaire complet page 315

LOCO revue

LA PREMIÈRE REVUE FRANÇAISE DES MODELISTES
ET AMATEURS DE CHEMINS DE FER

REVUE MENSUELLE
FONDÉE EN 1937

Membre fondateur de FERPRESS (Union Internationale de Presse Ferroviaire).

Parait le 1er de chaque mois

Fondateur : Jean-Edm. FOURNEREAU.
Directeur et rédacteur : Jean FOURNEREAU Fils

ADMINISTRATION

rédaction - publicité abonnement

Editions LOCO-REVUE
Boite Postale 9 — 56 AURAY
Téléphone : 65
R. C. Lorient 66 A 182

NOTA - La reproduction de tout ou partie des textes et clichés ci-inclus, ne peut être permise sans l'autorisation de l'Editeur.

Les articles publiés n'engagent que la responsabilité de leur auteur. Les manuscrits non insérés ne sont pas rendus.

Les insertions publicitaires publiées n'impliquent nullement l'engagement de la revue de recevoir toutes les annonces qui lui seraient soumises. Le contrat de publicité n'est pas réalisé sur la seule sollicitation de l'annonceur, mais par l'acceptation du journal qui conserve l'entière liberté d'y donner ou de n'y pas donner suite sans avoir à fournir motifs ou justifications.

B.P. 9 56-AURAY

Tél. 65 AURAY (Morbihan) —
C. C. P. France 2081-39 PARIS
Belgique 6000-32 BRUXELLES

VOLUME XXVI N° 275 JUILLET-AOUT 1967

(numéro spécial)

SOMMAIRE

	Page
Visite au musée des transports de Pithiviers	316
Sur le réseau en " O " de Mr Barbé : un musée vivant	319
L'exposition de modélisme ferroviaire d'Orléans	324
Les locomotives 230.K de la SNCF région Est	329
Une fabrication peu connue : Les maquettes Béroard	335
Concours photographique Loco-Revue	337
Curiosités ferroviaires	338
Model shopping	340
Le courrier du O	344
Une vitrine originale	345

Dans notre prochain numéro

(Sommaire provisoire)

Le chemin de fer touristique de Meyzieu. — Des idées de réseaux modèles. — Les petits moteurs électriques. — A propos de montages à base de transistors. — Construisons une 030 TB Ouest en HO et O. — Un petit atelier parisien, mais une grande production : Les signaux JL. — Le courrier du O.

Notre Couverture — Our Front Cover — Unser Titelbild

Une des plus belles représentantes du parc vapeur du Musée de Pithiviers, la 130 Meuse " Les Fontenelles " qui vient de manœuvrer en pleine campagne gatinaise afin de se mettre en tête de son train pour le retour à Pithiviers.

One of the finest representative of Pithiviers Museum steam stock, the 260 Meuse " Les Fontenelles " coming back from manœuvres in Gatinais land to haul its train back to Pithiviers.

Die 1'C-Tenderlok " Les Fontenelles " (Bauart Meuse), eines der " Prachtstücke " der Museumsbahn Pithiviers, beim Umsetzen an der vorläufigen Endstation der Strecke.

LOCO-REVUE est en vente dans toutes les **bonnes** maisons spécialisées ainsi que dans es **bibliothèques des gares** S.N.C.F. de la région parisienne et des grandes villes de province (plus de 450 points de vente).

LOCO-REVUE est lue dans SOIXANTE CINQ nations du monde entier.

TARIF :	FRANCE	ETRANGER
Le Numéro Single Copy	3,60 F	4,00 F. ou 3,20 DM ou 5 SH ou Dollar 0,80
Abonnement Annuel Annual Subscription	35 F (1)	40,00 F. ou 32 DM ou 50 SH ou Dollar 8,00 (1)

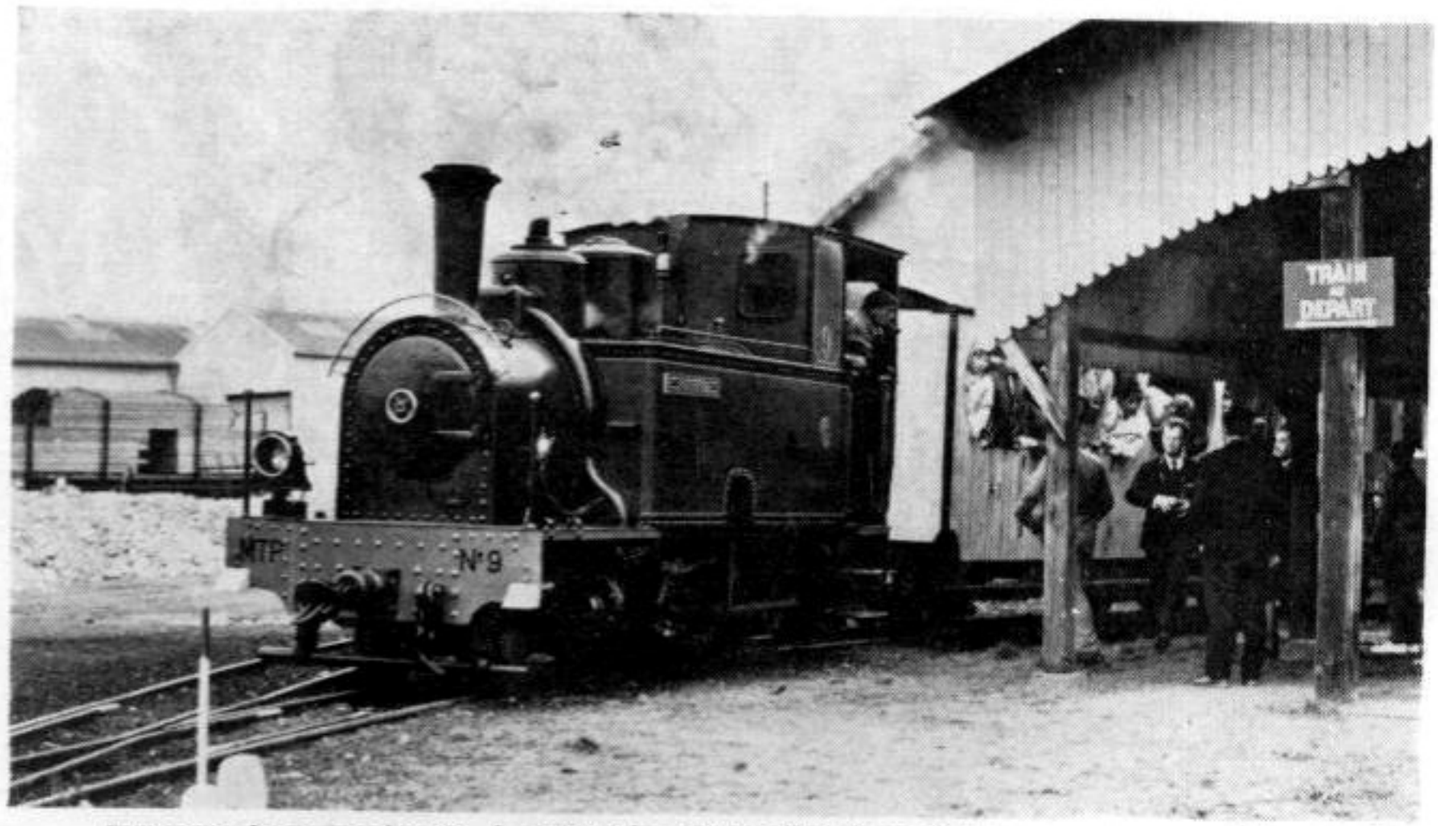
Pour tous changements d'adresse prière de joindre avec la dernière bande 0,90 F en timbres postes L'échéance d'abonnement est indiquée à droite et en haut du cliché d'adresse

(1) **Supplément pour emballage cartonné : 2 F.**

Visite au musée des transports de PITHIVIERS

Reportage J.F.
Clichés Loco-Revue

Die Museumsbahn von Pithiviers.
Visit to the transport museum of Pithiviers.



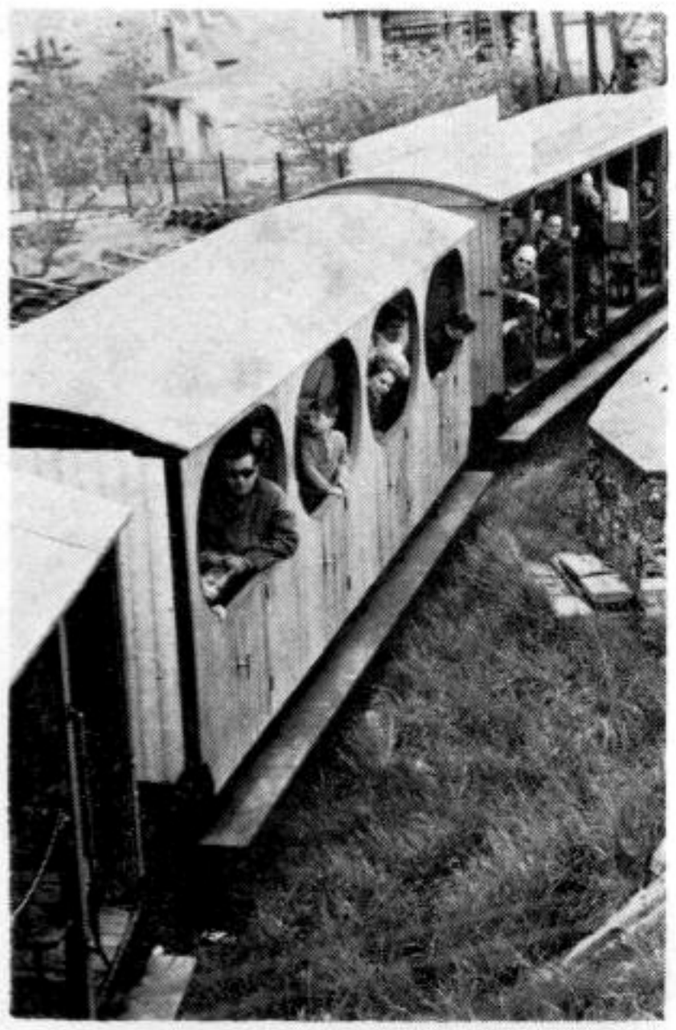
Revenant de sa randonnée, la 130 " les Fontenelles " va lâcher sa rame pour faire de l'eau et manœuvrer afin de se mettre à l'autre extrémité pour un nouveau départ.
The 2-6-0 Tank loco manœuvres before the departure of the Tourist train.
Alle 40 Minuten befährt ein Zug die vorerst 3 km lange Strecke (Spurweite 0,60 m).

Le 1er mai dernier, jour maussade comme le sont trop souvent les jours fériés cette année, nous décidions, en revenant des Floralies, un court crochet sur notre itinéraire, afin de pouvoir flâner quelque peu au fameux musée des Transports de Pithiviers.

A notre arrivée, de nombreuses voitures bordaient la route à l'entrée et aux alentours du musée, prouvant déjà une certaine affluence. Cette affluence devait d'ailleurs se confirmer jusqu'au soir et l'extraordinaire activité du trafic ne fut pas sans nous surprendre. C'est un bel encouragement pour les initiateurs et une preuve certaine de l'attrait du petit chemin de fer à vapeur, comme nous l'avons souligné déjà dans un précédent numéro de **Loco-Revue.**

Que serait-ce si le tronçon de ligne actuellement concédé au musée était agrémenté d'un prolongement, ce qui, ainsi qu'on le verra plus loin, n'est pas impossible !...

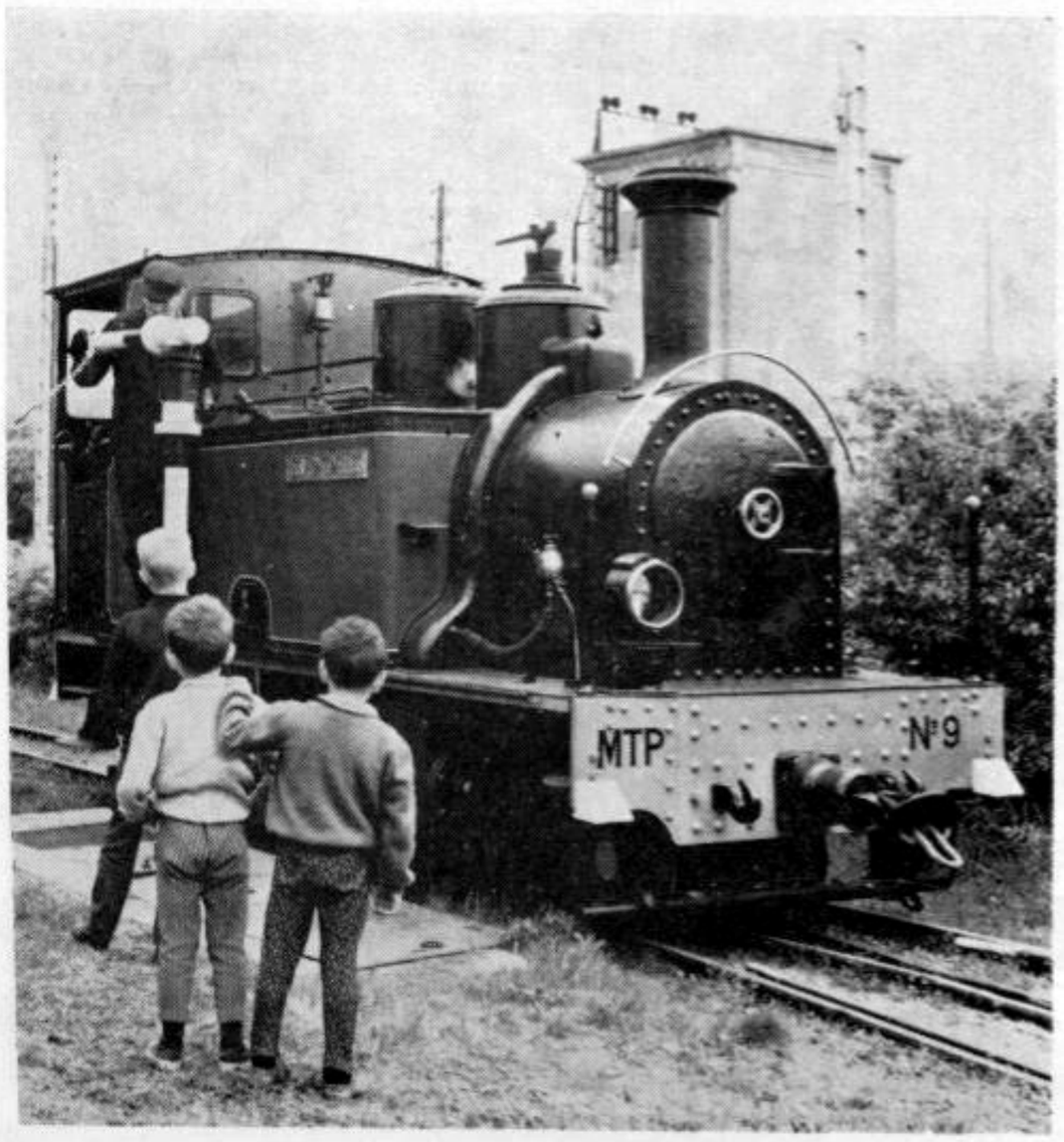
Au cours de la première année expérimentale de 1966, notons-le, l'Association pour le musée des Transports de Pithiviers a accueilli 4 600 visiteurs, ce qui déjà était fort encourageant...



A droite, dans la composition du petit train, l'amusante remorque, type 1re classe des Chemins de Fer du Calvados, récemment reconstituée.

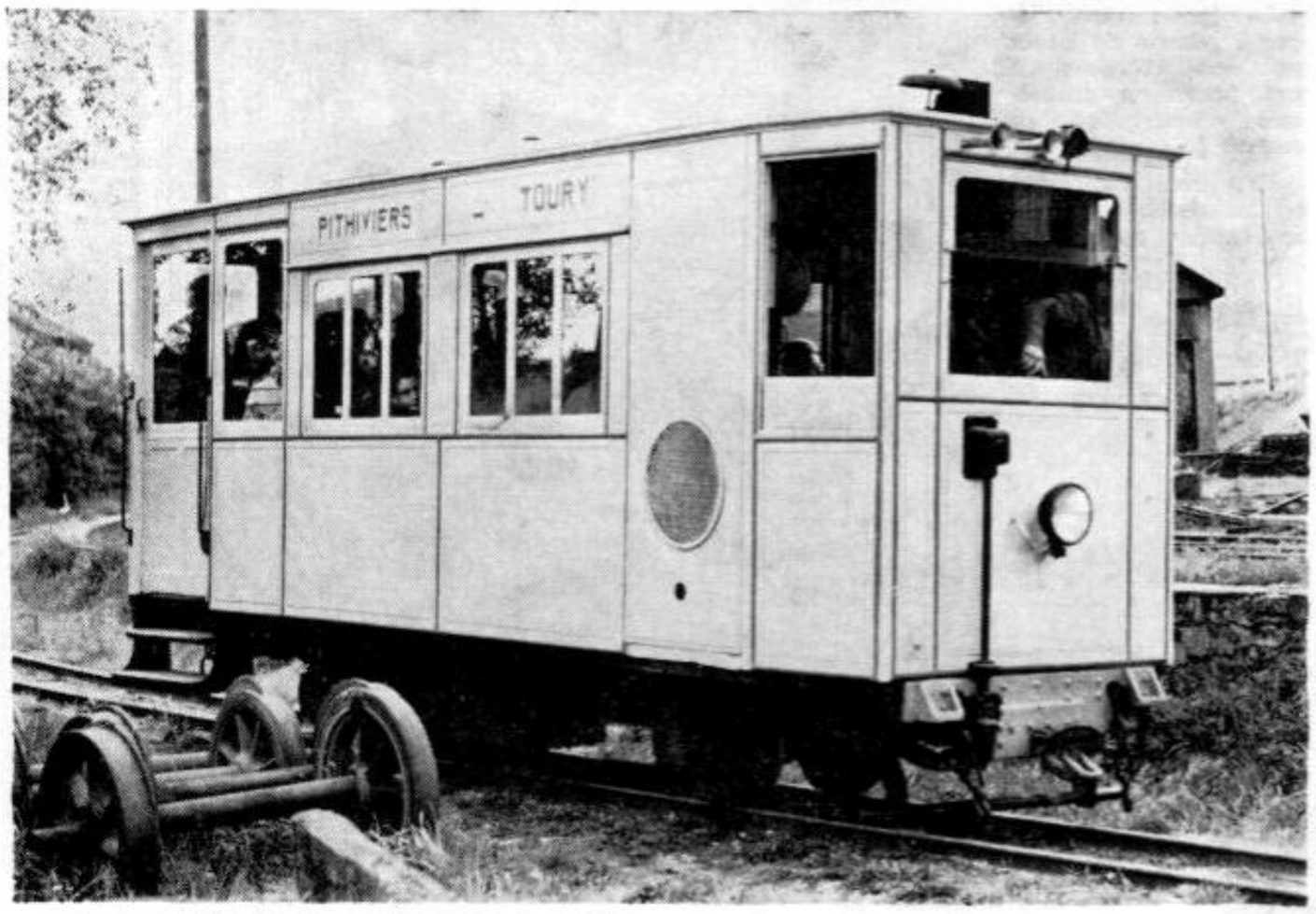
Opposite right, an old open wagon of the Calvados narrow gauge railway.

Der "Bullaugen-Wagen" Typ Calvados ist seit kurzem wiederhergestellt.



La prise d'eau est toujours une attraction tres goûtée.

Comment se présente le musée ? D'une façon on ne peut plus ferroviaire ; une station de l'ancienne ligne du Tramway de Pithiviers à Toury, située dans les emprises de la gare SNCF à Pithiviers, en constitue le principal centre actif. C'est de là que part en effet, toutes les 40 minutes, un pittoresque petit train à vapeur composé de voitures ouvertes type balladeuses de Royan qui, cahin-caha, emmène les amateurs pour un parcours épique à travers la campagne gâtinaise, sur un tronçon de ligne de 3 km à voie de 0,60.

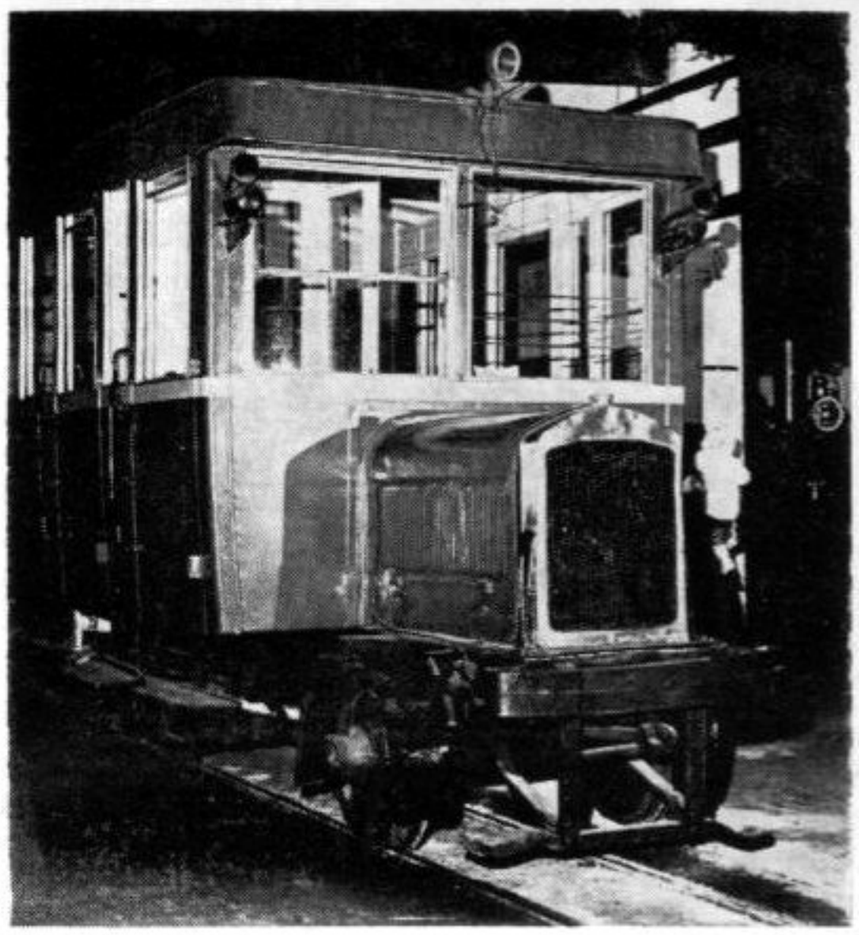


L'autorail pétroléo-électrique Crochat de 1922 en service.

Les 40 minutes correspondent au temps nécessaire pour effectuer l'aller et retour et la manœuvre (mise en tête de la machine) à chaque terminus. A la station de départ, au musée, la prise d'eau à la minuscule grue à eau constitue une attraction supplémentaire.

Afin d'améliorer la fréquence des trajets, un curieux autorail Crochat pétroléo-électrique, de 1922, intégralement remis à neuf, part de Pithiviers dix minutes après le train. Ayant un poste de conduite unique, cet autorail est, lors du retour, attelé comme une simple remorque à la queue du train.

Revenant de leur randonnée, les voyageurs peuvent à loisir visiter le musée proprement dit, situé dans un bâtiment contigu à la halte. Ils découvriront dans celui-ci, outre quelques ancêtres des transports urbains tels que l'autobus C 6 G1 de Lourdes et l'amusante automotrice de Dion Bouton n° 11 des Côtes-du-Nord, d'autres engins tout aussi pittoresques tels que la motrice du tramway 551 de Lille à voie normale, la motrice du tramway 185 de Strasbourg, ou encore la curieuse et fort belle voiture-salon du réseau PO Corrèze, également refaite à neuf.



Dans le hall principal du musée : Cotoyant la fameuse voiture-salon AC2F N° 1 du PO Corrèze qu'utilisa s'il vous plaît l'ancien président Poincaré, l'autorail de Dion Bouton des Côtes-du-Nord à la silhouette pittoresque semble prêt à prendre le départ !

Côté machines vapeur (cliché de droite) au fin fond du bâtiment nous découvrons l'amusante 020 Decauville de 5 t. dont la cabine ici est fermée.

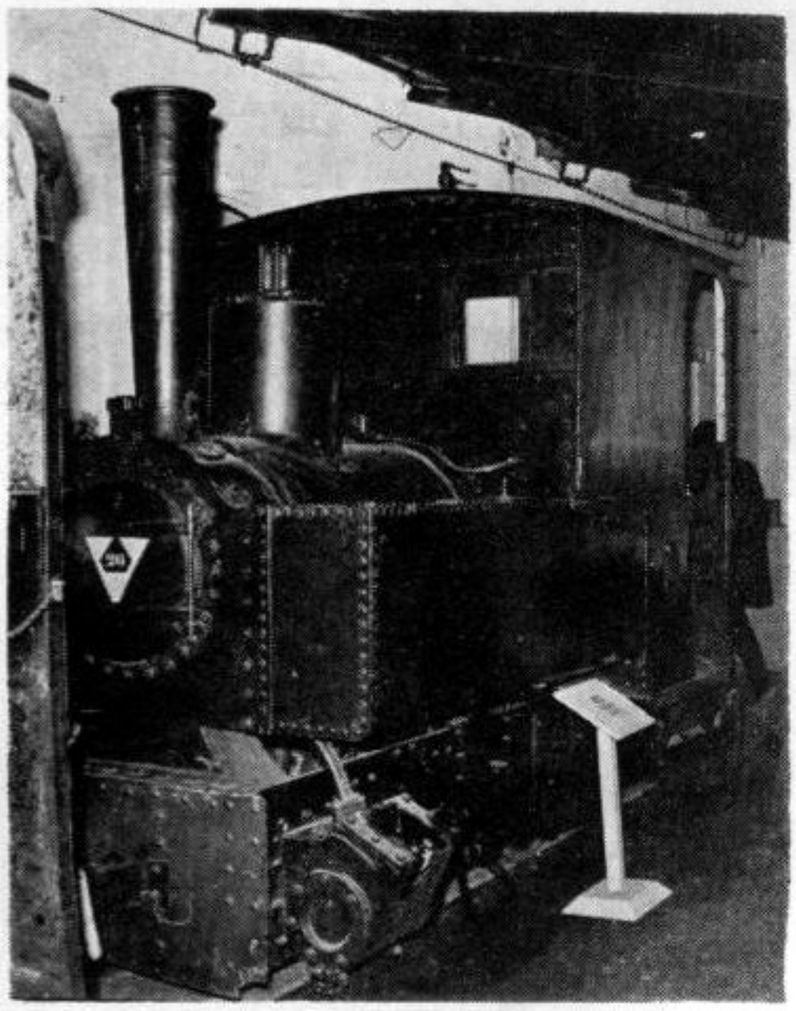
In the museum, a De Dion Railcar which was working on the Côtes-du-Nord narrow gauge railway years ago, on the right a small Decauville locomotive type 5 t.

Links De Dion Bouton Triebwagen der Côtes-du-Nord und rechts eine Decauville-Lok von 5 t, Achsfolge B.

Dans une autre section de la salle d'exposition, les amateurs de secondaires pourront admirer la plus ancienne locomotive à voie de 0,60 de France (Schneider, 1870) ou, par ailleurs, une Decauville de 5 tonnes, la 431, semblable à celle réalisée en modèle par JOUEF. Tout ce matériel est exposé sur trois voies parallèles : une de 20 m et deux de 30 m.

En plus des machines citées, non encore remises à neuf, il y a naturellement la fort belle 130 Meuse "Les Fontenelles" (1938), provenant des sucreries de Maisy, une amusante 030 Blanc-Misseron n° 282 (1902), ex-tramways de Rothéneuf, et une 030 Decauville (1927), de la sucrerie de Toury, toutes en état de marche et utilisées pour l'exploitation de la ligne.

Enfin, derrière le bâtiment évoqué, se trouve une grande remise à sept voies parallèles, avec fosse de visite non ouverte au public, qui permet d'abriter et d'entretenir le matériel roulant.



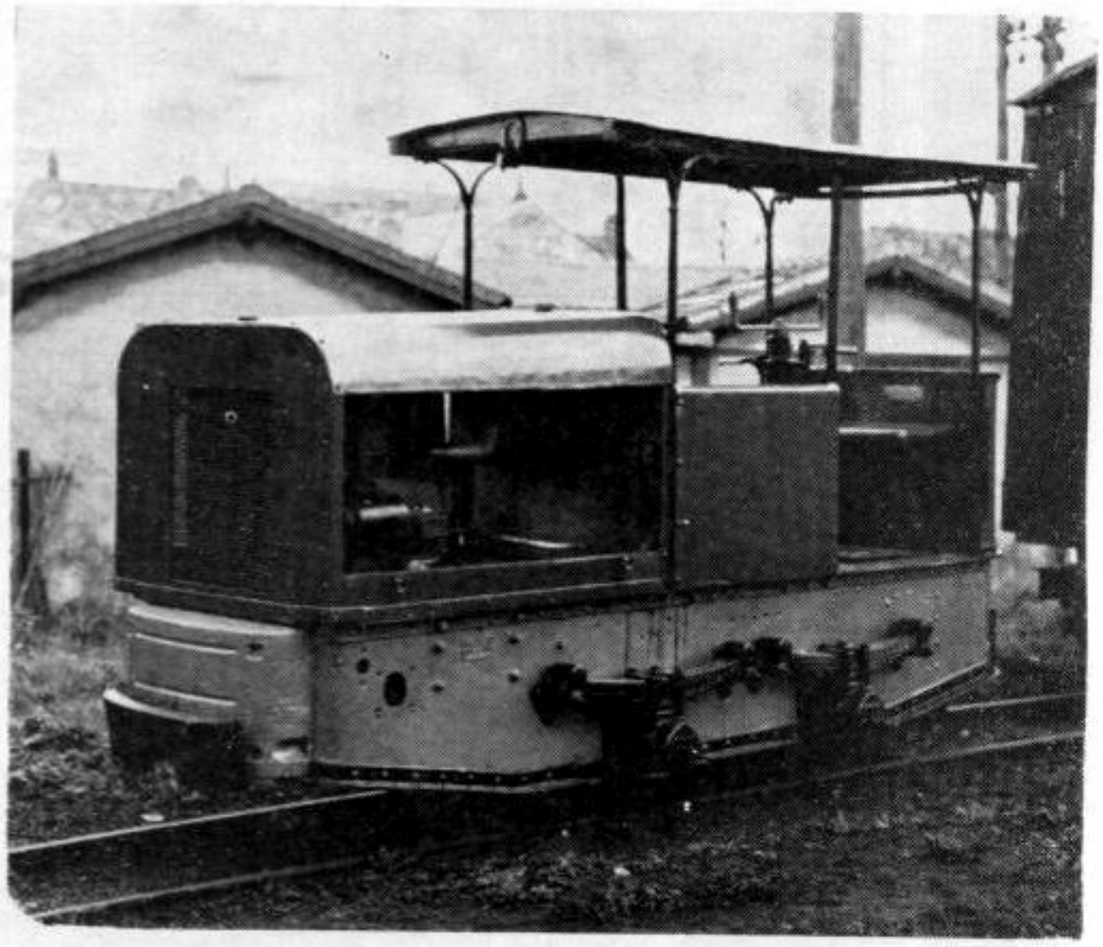
Sur les voies de ce petit dépôt, nous avons remarqué deux tracteurs de manœuvre, un puissant à trois essieux avec entraînement par bielles et un minuscule à deux essieux. Plus loin, sur un embranchement à voie normale SNCF, une pièce rare vient d'arriver : locomotive 030 bicabine série 101 à 108 de l'ancienne ligne de grande banlieue d'Equevilly (propriété de la FACS).

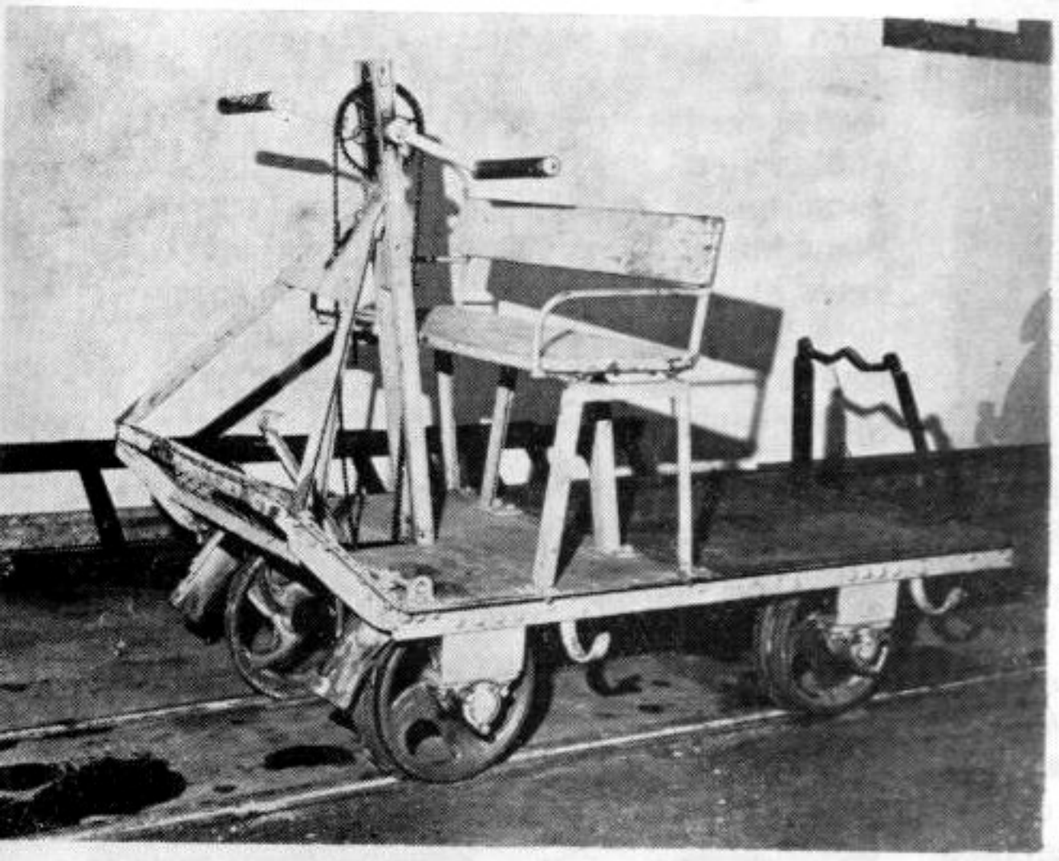
C'est le 23 avril 1966 que le musée des Transports de Pithiviers, fondé par l'AMTUIR et la FACS, a été officiellement inauguré. Le matériel, propriété de l'AMTUIR, est confié à l'AMTP (Association des amis du musée des Transports de Pithiviers), qui en assure l'entretien et en dispose soit comme matériel d'exposition, soit comme matériel d'exploitation.

Le loco-tracteur léger à pétrole du dépôt ne doit certainement pas poser de problèmes d'inscription en courbe !

That small two axles tractor should not give any curve problem.

Die Petroleum-Kleinlokomotive macht sicher keine Schwierigkeiten für die Kurveneinstellung.

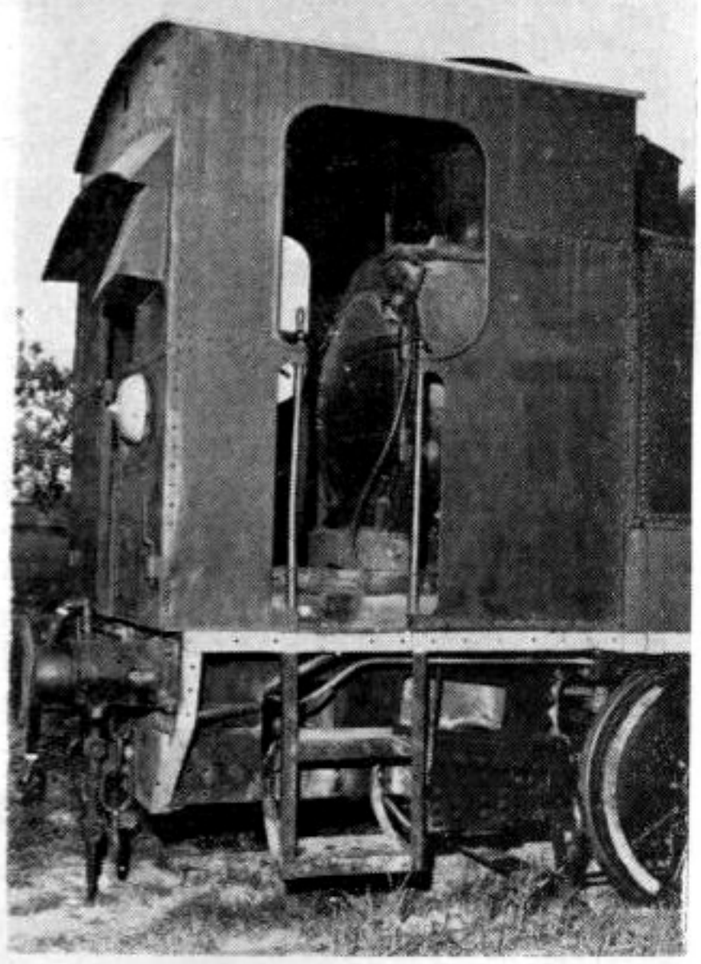




Pour être inspecteur de la voie, il fallait à l'époque avoir de bons biceps !

In the old time, track inspectors should have had good " biceps ".

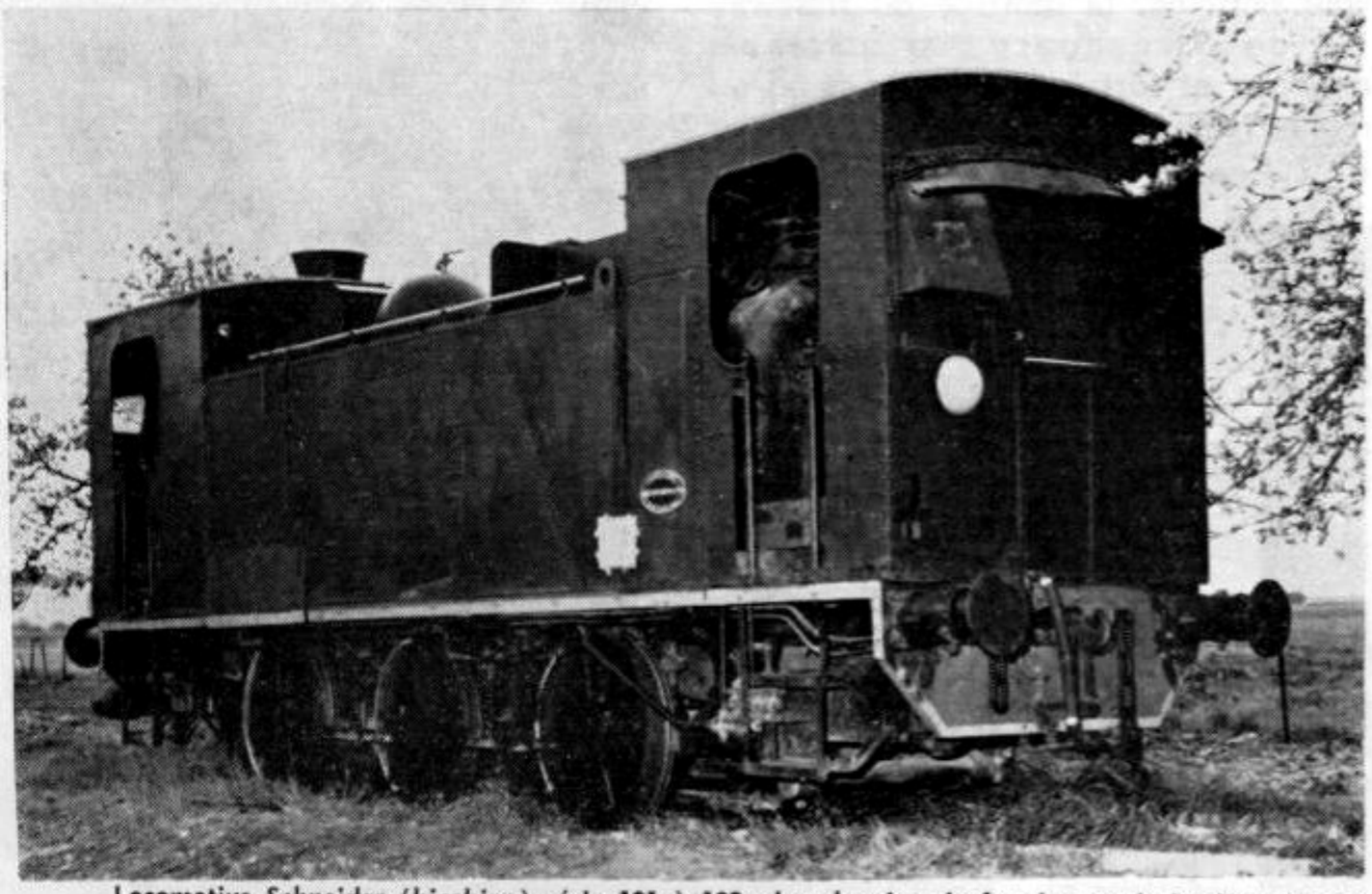
Ein Gleisinspektor brauchte damals kräftige Armmuskeln !



Les statuts de l'AMTUIR (Association pour le musée des transports urbains, interurbains et ruraux), dont le dépôt se trouve à Malakoff (Seine), ne permettaient pas en effet à cette association d'exploiter elle-même une ligne de chemins de fer, d'où la nécessité de créer l'AMTP. La présidence de l'AMTP a été confiée, rappelons-le, à M. Hulot (FACS), dont le dynamisme a pour récompense la réussite de son entreprise. De nombreux projets seront encore réalisés par l'AMTUIR pour faire de ce musée un véritable bastion des derniers chemins de fer secondaires : déplacement de nouveaux matériels du dépôt de Malakoff, récupération et achat de nouvelles pièces.

Dans les années à venir, il est prévu en outre de créer un nouveau terminus en boucle à Bellébat, de remettre en état la Decauville 360 type Royan et peut-être la Decauville 431 type Marquenterre, puis de construire une voiture fermée type Pithiviers-Toury.

Si tous ces projets voient le jour, on pourra revoir circuler en pleine Beauce les tramways de Rothéneuf, de Royan et du Marquenterre.

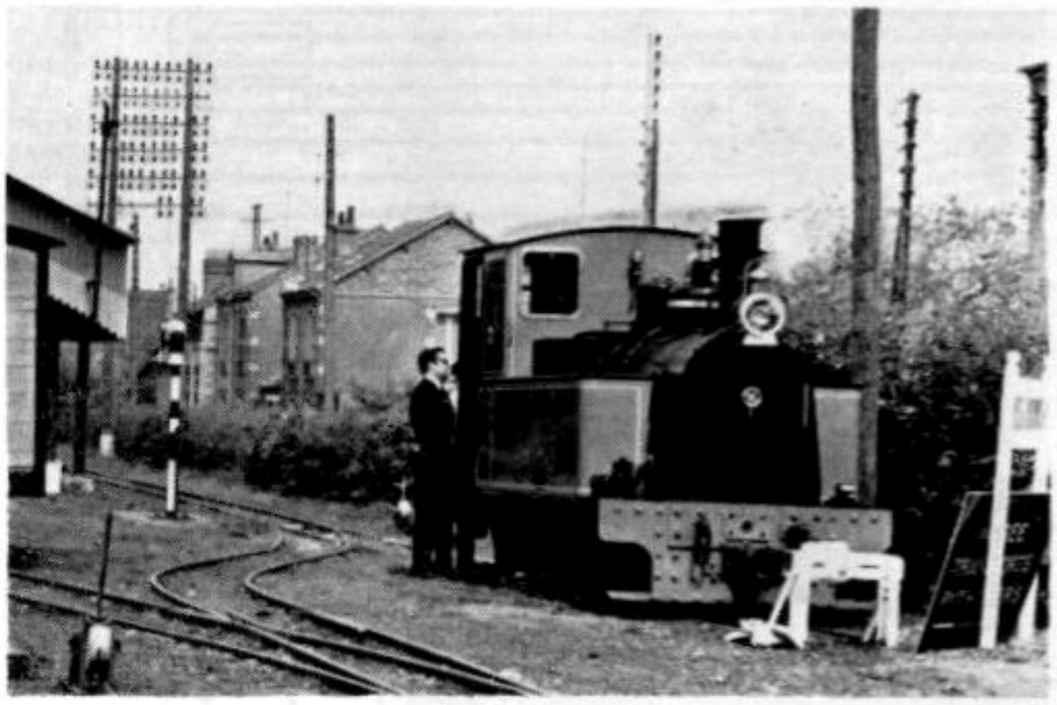


Locomotive Schneider (bicabine) série 101 à 108, des chemins de fer de grande banlieue à voie normale, ligne d'Equevilly.

Dans la cabine avant, cliché de droite, pas de surprise : on trouve tout simplement la porte de boite à fumée !

Schneider Locomotive double cabin ended, details of the front cabin on the right hand photograph shows the smoke box door.

Die normalspurige Zweikabinen-Lok (Konstruktion Schneider) wurde vor kurzem vom Museum erworben und ist noch nicht restauriert.



Toute pimpante sortant de révision, la 030 Couillet N° 1576 (1910) à l'entrée du musée.

En outre, une étude est faite pour faire circuler dans quelques années une rame type chemins de fer de grande banlieue - arpagonnais.

On pourra alors vraiment se trouver dans un musée des chemins de fer secondaires.

Nous invitons vivement tous ceux de nos lecteurs qui iront voir à leur tour les Floralies d'Orléans à passer par Pithiviers pour visiter le jeune musée.

Ils seront, comme nous, gagnés par l'ambiance du secondaire et encourageront les efforts méritoires de l'AMTP.

*

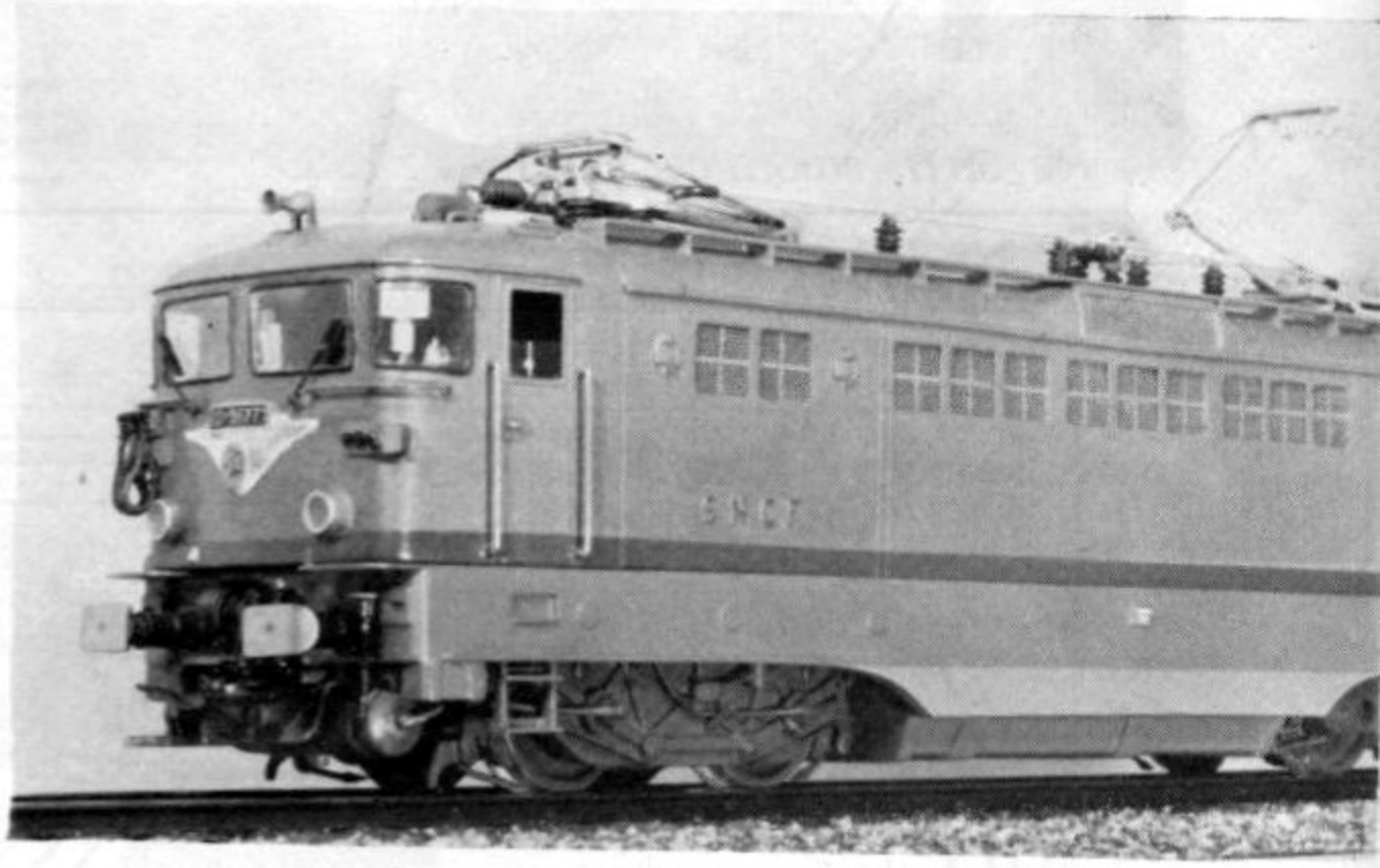
Si les secondaires vous intéressent et si vous désirez les voir rouler, adhérez à l'Association des Amis du Musée des Transports de Pithiviers. Pour tous renseignements écrire à AMTP, 7, rue Lacuée - PARIS XII°.

Le réseau en "O" de Mr Barbé : un musée vivant

D'après document E. Barbé
Clichés Jean Barbé.

Eine vorbildliche O-Spur-Anlage.

The "O" gauge layout belonging to Mr Barbé is a real living Museum.



Un des superbes modèles réalisés par Mr Barbé : la BB 16 771

Le réseau en écartement O que nous décrivons aujourd'hui est malheureusement démonté, mais son propriétaire, M. Barbé, compte fermement remettre en chantier une nouvelle installation (la septième !). Ses débuts dans le modélisme ferroviaire remontent à 1932 et il a réalisé plusieurs réseaux successifs dont chacun a bénéficié des enseignements obtenus du précédent. La cinquième installation a été décrite dans le numéro 84 de **Loco-Revue** (juillet - août 1950) et à cette époque la pièce réservée au petit train mesurait 4,50 x 2,50 m. Déjà tout le matériel roulant, voie, appareils de voie et bâtiments étaient intégralement réalisés par M. Barbé.

Un changement de résidence, en 1958, entraîna un démontage du réseau et provoqua la mise en chantier de l'installation qui fait l'objet de cet article, dans un grenier aménagé de 7,75 x 4,10 m.

Bien que celle-ci soit actuellement démontée, nous parlerons au présent dans la description qui va suivre, pour plus de facilité.

Le réseau (que son propriétaire n'a pas pourvu d'un nom de baptême) possède un développement de voies de 200 mètres environ. Les appareils de voies sont au nombre de 27, dont deux traversées de jonction doubles, deux traversées de jonction simples et deux déviations triples.

L'ensemble du réseau est installé sur deux plateaux superposés situés respectivement à 75 et 95 cm du sol et reliés entre eux par une double voie en rampe.

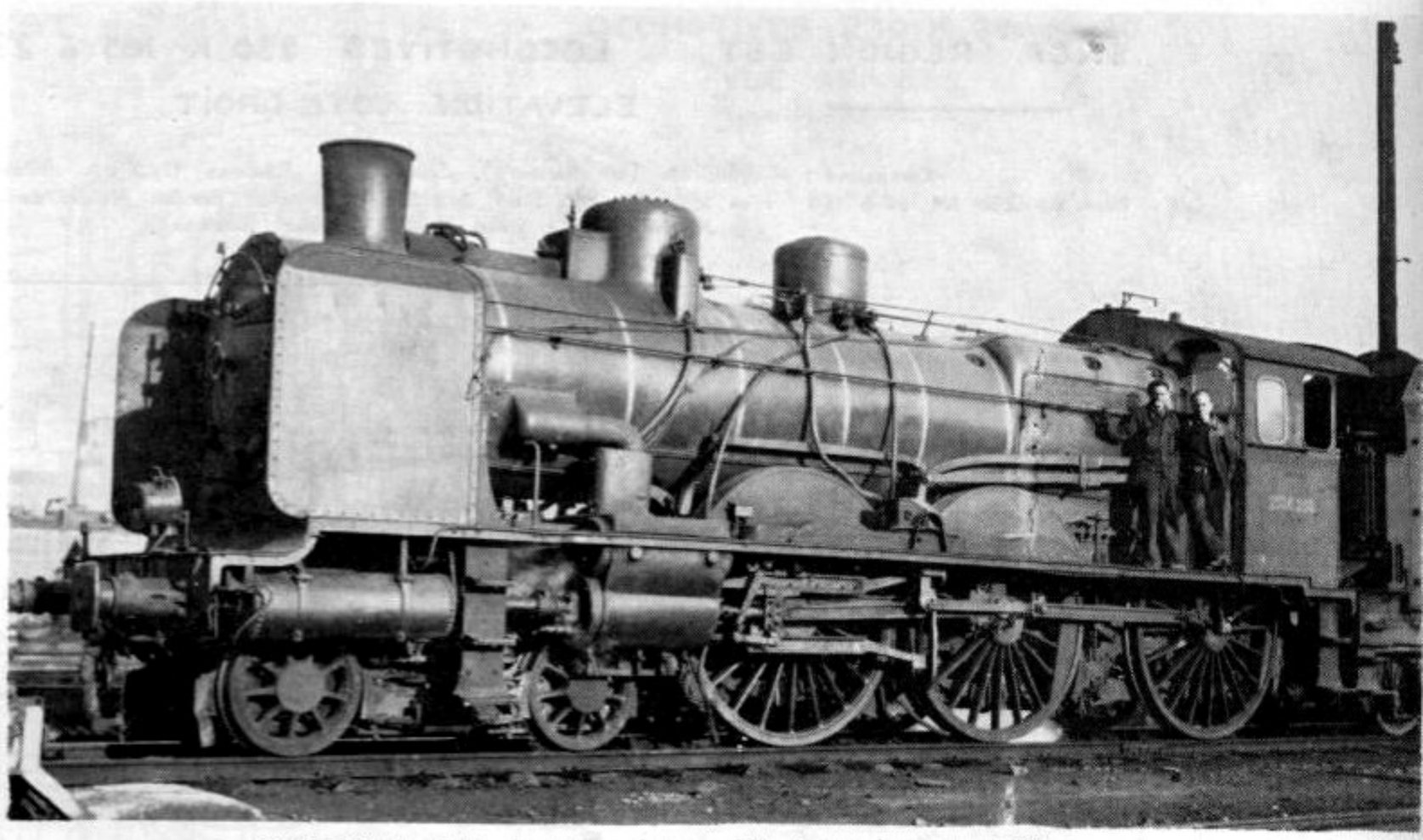
Le plus élevé des deux est occupé entièrement par une grande gare terminus comportant six voies à quai et située à l'extrémité gauche du plateau. A l'opposé se trouve la gare marchandises desservie également par six voies et, à droite, sur un plateau disposé perpendiculairement au premier, sur le petit côté de la pièce, les installations de garage des locomotives et motrices. Un dépôt à six voies électrifiées permet d'abriter les motrices et un autre, desservi par quatre voies, est réservé aux machines à vapeur. Ils sont situés de part et d'autre d'un pont tournant d'un diamètre de 700 mm.

Deux voies permettent l'accès à ce pont et deux voies supplémentaires non abritées sont installées du côté du dépôt électrique.

Les Locomotives 230. K de la S.N.C.F. Région Est

Texte et diagrammes
de J. GILLOT.

(Suite, voir notre précédent numéro).



Cliché Gillot.

La 230 K 280 du dépôt de Nancy photographiée à Strasbourg en 1948.

TRANSFORMATIONS

Bien entendu, les locomotives 3103-3280 ne sont pas demeurées dans leur état d'origine, jusqu'à leur extinction en 1965.

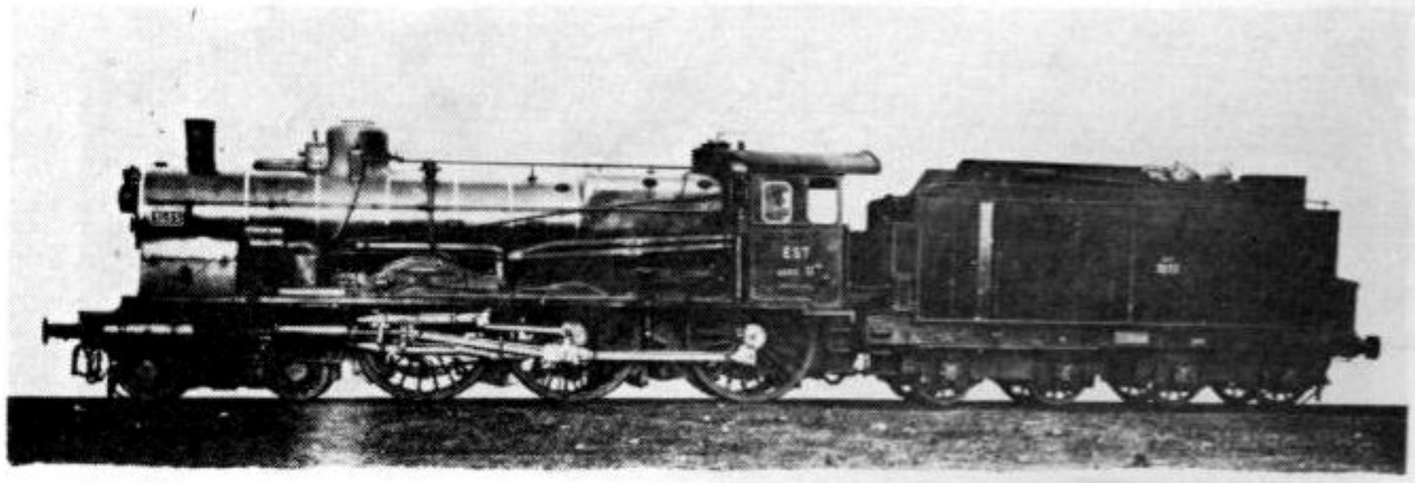
— Tout d'abord, dès 1925, la Compagnie de l'Est chercha à lutter contre les rabattements de fumée, et essaya divers systèmes : application d'un paraboloïde de Prandl sur la 3188 en 1925 ; essais de tôles latérales de formes diverses sur 13 locomotives, de 1926 à 1929 ; carénage Huet sur la 3233 et la 3268.

Finalement, seuls subsisteront les deux écrans latéraux, assez petits, caractéristiques de leur silhouette.

— Ensuite, les résultats obtenus par M. Chapelon avec la Pacific P. O. n° 3566, de retentissement mondial, décidèrent l'Est à rénover son parc de vitesse (230, 231, 241).

Les modifications, moins complètes, mais aussi moins onéreuses que sur les Pacific PO, apportèrent néanmoins des résultats fort appréciables : la première machine transformée, la 3249 sortie des ateliers d'Epernay en 1932, a vu sa puissance maximum passer de 990 CV à 65 km/h à 1 340 CV à 85 km/, avec des économies de combustible par cheval/heure de l'ordre de 35 %.

De 1934 à 1946, les ateliers d'Epernay modifièrent toutes les locomotives (de 3103 à 3280). Les machines transformées furent renumérotées 230 000, en conservant leurs numéros propres (la 3249 est devenue 230 249).



Document Loco-Revue.

La locomotive 3235 dans son état d'origine. Après transformation cette machine fut renumérotée 230 235. Elle prit ensuite l'immatriculation SNCF 230 K 235.

Nature des modifications :

— écrans pare-fumée ;
— timbre porté de 16 hpz à 18 hpz ;
— échappement variable à trèfle à grande section (6 jets) ;
— amélioration des circuits de vapeur (ne fut appliqué que sur une vingtaine de machines) ;
— ensemble d'alimentation en eau chaude, en plus des 2 injecteurs d'origine :
ACFI type RM intégral : 53 machines.
Worthington AX - NC : 30 machines.
Dabeg : 1 machine (230 189).
— ou remplacement d'un injecteur ordinaire par un injecteur Metcalfe à vapeur d'échappement : environ 40 machines ;
— ou remplacement d'un injecteur par un injecteur perfectionné Thermix ZCV 10 : environ 50 machines ;
— distributeurs BP à doubles orifices, admettant par les arêtes intérieures ;
— essieu BP polybloc auto-équilibré ;
— amélioration du graissage (mécanique ou à condensation) ;
— adjonction d'un deuxième compresseur d'air (petit cheval).

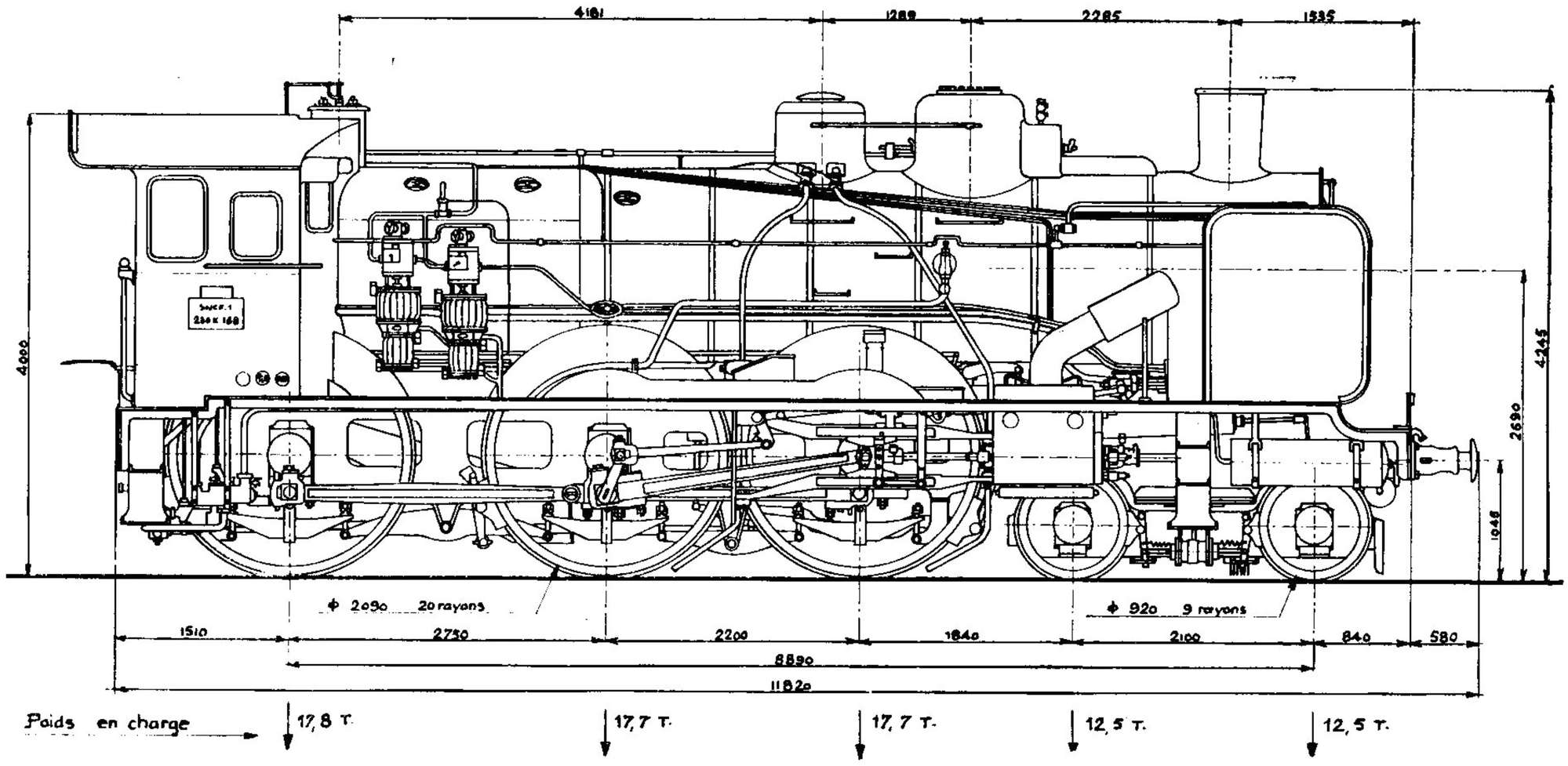
En ce qui concerne la série 230 à 280 :

— ont reçu un ACFI les machines 230, 231, 233, 234, 236 à 239, 241 à 243, 245, 247, 248, 249 à 251, 254, 265 à 276, 278, 279 ;

SNCF RÉGION EST — LOCOMOTIVES 230 K 165 à 230 SANS POMPE

ELEVATION COTÉ DROIT

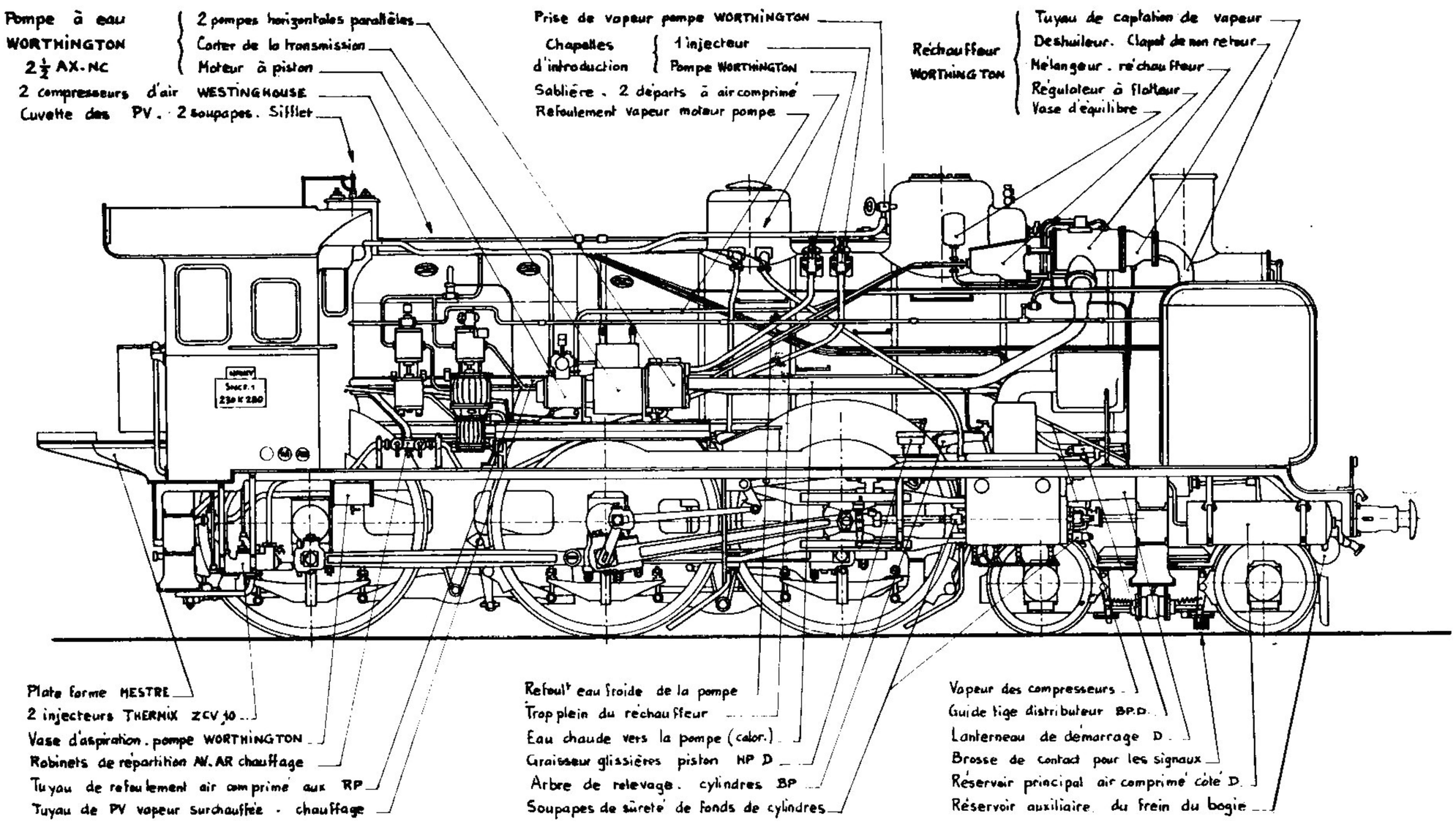
Compound . 4 cylindres (BP intérieurs). Surchauffe. Puissance 1700 cv. Vitesse 120 km.h.
Numéros 230 K. 165 à 169 : ex série XI. nos 3165 à 3169. Construites par les Ateliers de la Compagnie. Epernay 1910.
Marché du 23 juillet 1908. Ingénieur Salomon.

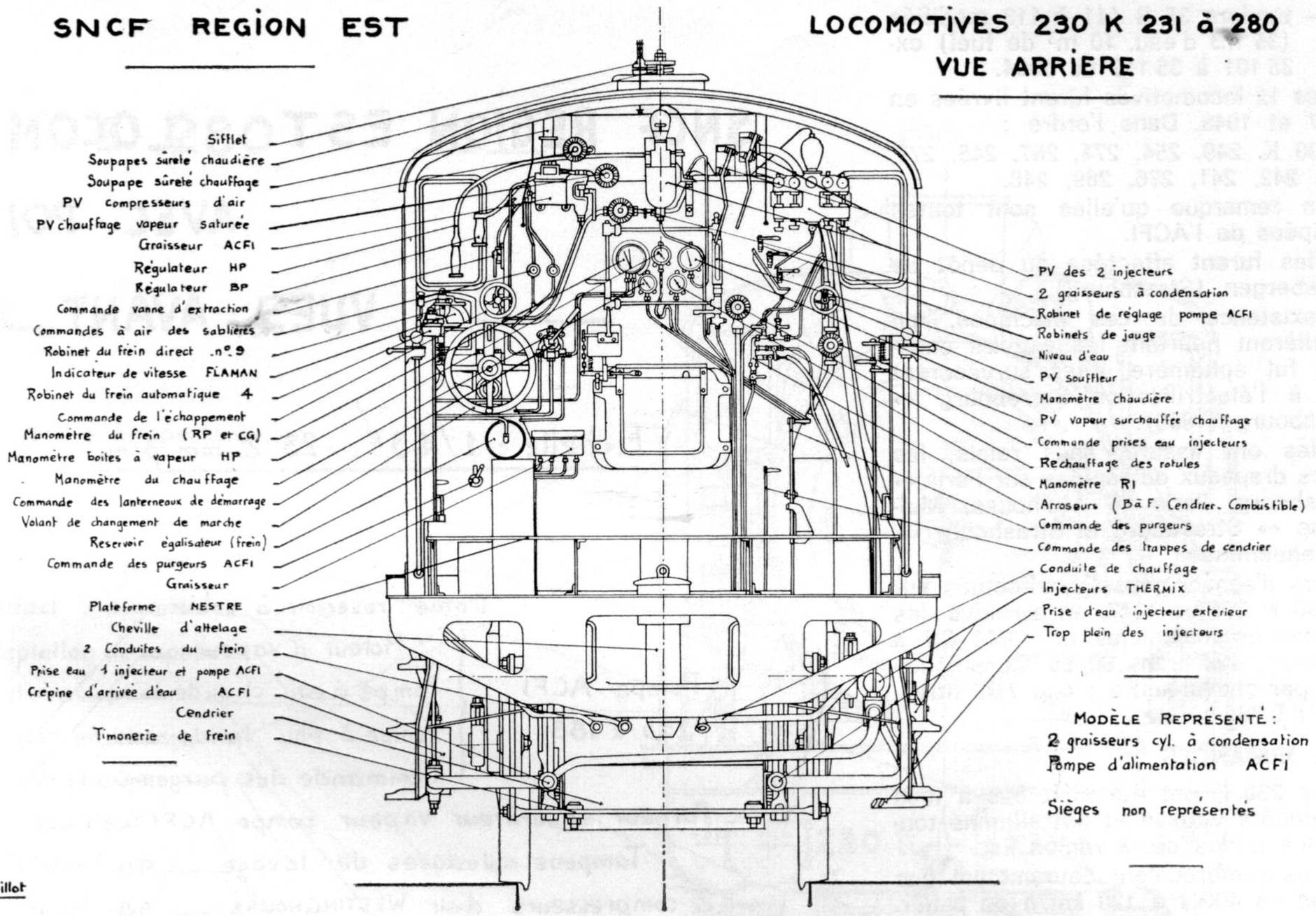


Dessin à l'échelle du 1/87.

SNCF REGION EST — LOCOMOTIVES 230 K 231 à 280 — POMPE WORTHINGTON

ELEVATION COTE DROIT


Pompe à eau WORTHINGTON 2½ AX-NC
2 pompes horizontales parallèles
Carter de la transmission
Moteur à piston
2 compresseurs d'air WESTINGHOUSE
Cuvette des PV. 2 soupapes. Sifflet
Prise de vapeur pompe WORTHINGTON
Chapelles d'introduction
1 injecteur
Pompe WORTHINGTON
Sablière . 2 départs à air comprimé
Refoulement vapeur moteur pompe
Réchauffeur WORTHINGTON
Tuyau de captation de vapeur
Deshuileur. Clapet de non retour
Mélangeur . réchauffeur
Régulateur à flotteur
Vase d'équilibre
Plate forme MESTRE
2 injecteurs THERMIX ZCV 30
Vase d'aspiration . pompe WORTHINGTON
Robinets de répartition AV. AR chauffage
Tuyau de refoulement air comprimé aux RP
Tuyau de PV vapeur surchauffée . chauffage
Refoul¹ eau froide de la pompe
Trop plein du réchauffeur
Eau chaude vers la pompe (calor.)
Graisseur glissières piston HP D
Arbre de relevage . cylindres BP
Soupapes de sûreté de fonds de cylindres
Vapeur des compresseurs
Guide tige distributeur BP D
Lanterneau de démarrage D
Brosse de contact pour les signaux
Réservoir principal air comprimé côté D.
Réservoir auxiliaire du frein du bogie



— ont reçu un Worthington, les machines 232, 235, 240, 246, 253, 277, 280 ;

— ont reçu un Metcalfe, les machines 244, 252, 255 à 264.

NUMÉROTAGE SNCF

Au 1er janvier 1938 :

— les machines non encore modifiées furent numérotées 230 J - 103 à 280 ;

Il en restait 28 :

— les machines modifiées furent numérotées 230 K - 103 à 280.

— les tenders 22 m3 des 103 à 229 (la 3230 ayant reçu un tender à grande capacité) devinrent 22 A - 103 à 229 ;

— les tenders TI devinrent 32 A 1 à 25 ; 32 B 26 à 50, 35 A 1 à 82.

LES 230 K CHAUFFÉES AU FUEL

Après la dernière guerre, le rôle des 230 K s'amenuisait singulièrement, compte tenu de l'accroissement de la charge des trains, quand la SNCF envisagea la création de trains drapeaux, trains rapides et légers, sans arrêts.

Tout naturellement, la région Est pensa aux 230 K 231 à 280 (grands tenders).

12 locomotives, prévues en G.R. furent désignées pour subir les transformations suivantes, sans changer de numéro :

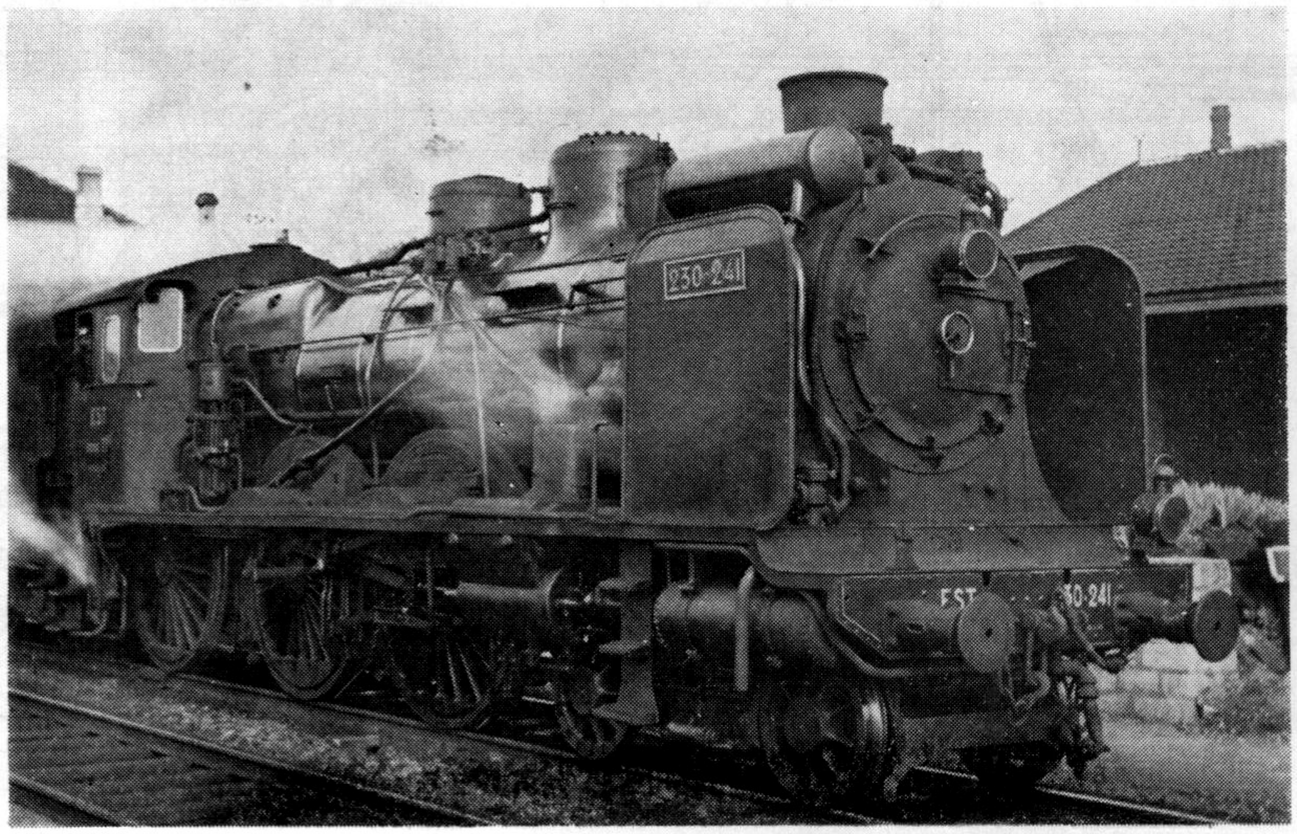
— chauffe au fuel-oil (transformation du foyer) ;

— échappement fixe à petticoat ;

— compresseur d'air bicompound (cette modification avait été préalablement prévue sur l'ensemble de la série, mais ne fut jamais réalisée) ;

— bogie en acier moulé ;

— carénage simplifié ;



La 230 K 241, ex 3241 après transformation.

Collection Gillot.

— tenders 35 B 111 à 113 modifiés (35 m³ d'eau, 10 m³ de fuel) ex-35 101 à 35 113 de 1934.

Les 12 locomotives furent livrées en 1947 et 1948. Dans l'ordre :

230 K 249, 254, 274, 267, 245, 273, 251, 242, 241, 276, 269, 248.

On remarque qu'elles sont toutes équipées de l'ACFI.

Elles furent affectées au dépôt de Hansbergen (Strasbourg).

L'existence de ces machines, qui justifièrent pourtant les espoirs engagés, fut éphémère, elles survécurent peu à l'électrification Sarrebourg ↔ Strasbourg (1956).

Elles ont assuré, sans relais, les trains drapeaux ou rapides sur Paris ↔ Strasbourg, Paris ↔ Mulhouse, Mulhouse ↔ Strasbourg et Strasbourg ↔ Sarreguemines.

Lors d'essais poussés, effectués sur la 230 K 254 en 1947, on a relevé des puissances maximales de 1 640 CV à 80 km/h, aux crans 60/55. Consommation par cheval-heure : eau 7,35 litres, fuel : 0,76.

PERFORMANCES

Les 230 K ont été affectées à tous les dépôts vitesse et ont sillonné toutes les lignes de la région Est.

Elles remorquaient couramment des trains de 400 t à 120 km/h en palier.

Il est remarquable qu'alors que tous les autres réseaux utilisaient des Pacifics pour la remorque des rapides et express moyens, l'Est assurait un service comparable avec ses 230 K, puisqu'il n'a jamais mis de Pacific en construction (il a acheté 50 Pacifics à l'Ouest, numérotées 231 B, et 23 Pacifics au PO, numérotées 231 C).

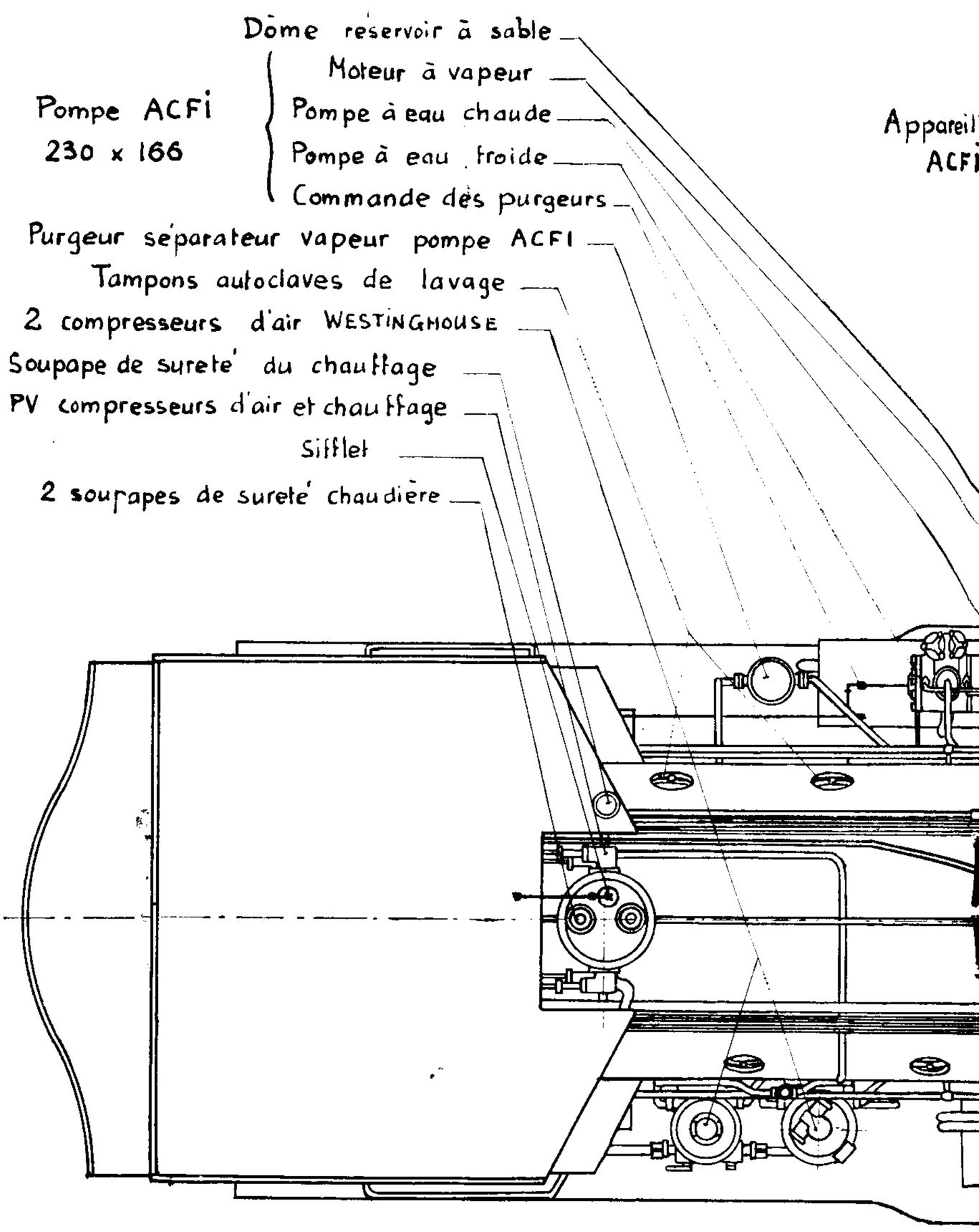
Les prouesses accomplies par les 230 K ne se comptent plus. Citons cependant :

— le 22 septembre 1933, la 3240 réalisa le trajet Nancy-Paris sans arrêt, 353 km, avec 495 t en 3 h 06, soit à 114 km/ h ;
— le 29 septembre 1933, la même 3240 effectue Bar-le-Duc ↔ Paris, 252 km, avec 620 t, à 102 km/h ;
— le 18 mai 1936, la 230 236, avec 269 t effectue Nancy ↔ Paris sans arrêt en 2 h 58, soit à 119 km/h (les rapides actuels ne font guère mieux !) ;
— en 1937, au cours d'essais de freinage, la 230 247 atteint 148 km/h ;
— les 230 K au fuel assuraient, sans relais, avec deux arrêts, Paris ↔ Strasbourg et inversement, 502 kilomètres en 5 h 15, en service courant. Les gains de temps allèrent jusqu'à 27 mn (vitesse moyenne 105 km/h).

Ces mêmes machines ont assuré, dans la même journée et sans ravi-

SNCF REGION EST LOCOMOTIVES 2
AVEC POMPE ACFI
VUES AVANT ET DE DES

Echelle : 1/43e. 23,2 mm. p.m.



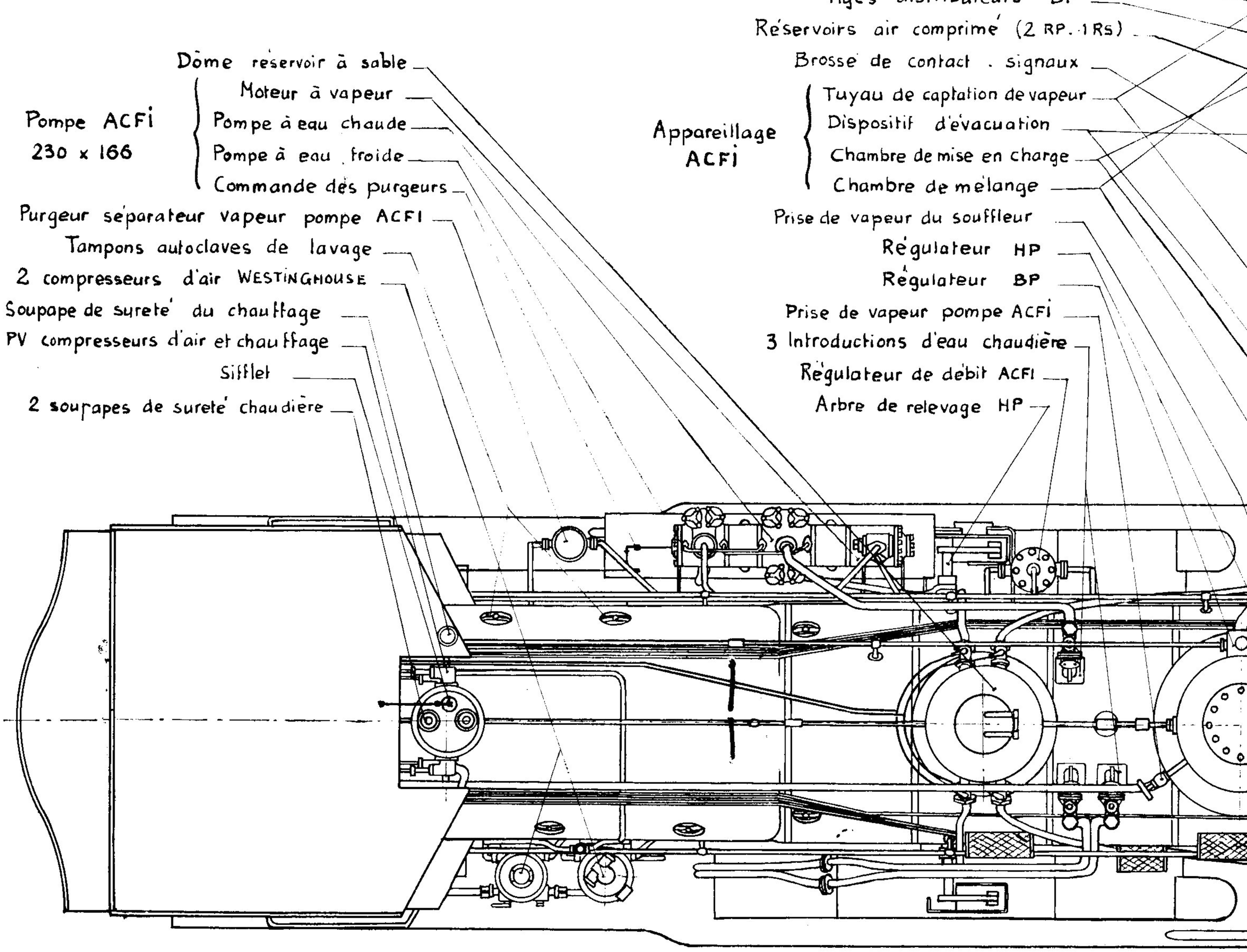
J Gillot

SNCF REGION EST LOCOMOTIVES 230 K 231 à 280

AVEC POMPE ACFI

VUES AVANT ET DE DESSUS

Echelle : 1/43e. 23,2 mm. p.m.

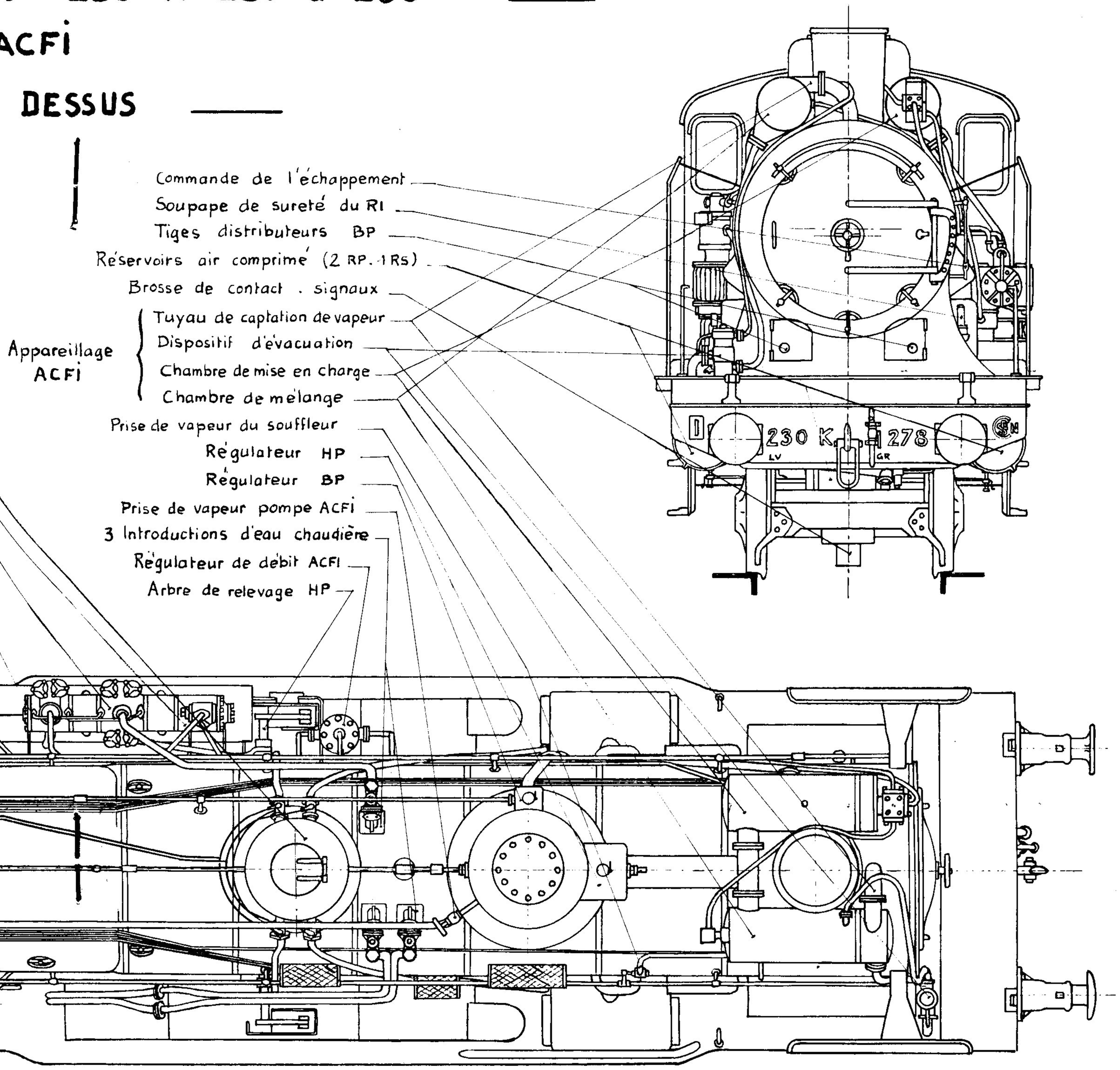


J Gillot

S 230 K 231 à 280

ACFI

DESSUS



LOCOMOTIVES 230-K - caractéristiques générales

SNCF-EST — Séries XI et XI S	Locomotives avant transformations				Locomotives transformées
	3102 3101	3103 3146 d'origine Vap. saturée	3103 3230	3231 3280	230 K
Mode de détente	C4		C4 S		
Surface de grille ..... m^2	2,85	3,16	3,16	3,14	3,14 ou 3,16
Surface de chauffe ..... m^2	213,11	218,69	135,5 à 158,9		
Surface de surchauffe ..... m^2	—	—	32,1 à 47,5		
Nombre de tubes — petits	140		71 à 87 (1)	129	
Nombre de tubes — gros (surchauffe)	—		21	21	
Timbre ..... hpz	16				18
Cylindres — Diamètres — HP .. mm	340	360	390	405	370
Cylindres — Diamètres — BP .. mm	540	590			
Cylindres — Courses ..... mm	660	680			
Diamètres des roues — Bogie ..... mm	920				
Diamètres des roues — Couplées .. mm	2090				
Empattement ..... mm	8590	8890			
Longueur totale HT ..... mm	11690	11790	11785		11800
Masse — à vide ..... t	65,2	71,5 à 72,5			76
Masse — en charge ..... t	71,4	77,5 à 78,5			83
Masse — adhérente ..... t	51,7	53 à 53,8			57
Vitesse maxi en service .... km/h	120				
Puissance théorique (2) ch		1 500 à 1 700			1 750
Effort de traction (3) kgf	11 600	14 200 à 17 000			16 000

Notes (1) dont un certain nombre de tubes Serve

Formules adoptées par l'Est

(2) $P = K \sqrt{T G C}$
T = timbre Hpz G = surface grille (m^2) C = chauffe foyer + 1/3 chauffe tubes + surchauffe (m^2),
K = coefficient 275 à 300

(3) $E = 2 T d^2 I 1/D$
T = timbre (hp2) d = diamètre HP (cm) I = courses pistons (cm)
D = diamètre roues motrices (cm)

taillement en fuel, le trajet Strasbourg — Bâle — Paris, soit 672 km (retour le lendemain).

Quelques machines ont parcouru jusqu'à leur réforme, un nombre impressionnant de kilomètres : le record est détenu par la 230 K 156 avec 2 435 000 km.

CONCLUSION

Les 230 K de l'Est ont constitué, en France, la plus importante série de Ten Wheels de vitesse. C'étaient les plus lourdes, les plus rapides, les plus puissantes de la SNCF. D'un entretien relativement peu onéreux, d'une utilisation souple et facile, économiques, modernisées, elles ont subsisté jusqu'à un âge avancé, soutenant la comparaison technique avec les machines modernes, alors que toutes leurs sœurs des autres régions avaient disparu.

Lorsque le 10 août 1965, la 230 K 238, la dernière, fut définitivement garée, tout un chapitre de la vapeur — un des derniers — a pris fin.

« Les 3100, les 3200 ? des machines en or » disent les anciens, qui, eux, se souviennent.

La SNCF n'a pas prévu de conserver une 230 K pour le futur Musée des chemins de fer.

BIBLIOGRAPHIE :

Revue générale des chemins de fer. Janvier 1937. Loco-Revue, fév., mars, avril, juin, sept., oct. 1959. Plan Loco-Revue SD 1415 A et B. La Vie du Rail nos 1057, 1058, etc.

AVIS **Exposition d'Orléans** Le programme gagnant de l'Exposition porte le N° 681 ; son heureux possesseur est prié de se mettre en rapport avec le Président de l'AMCF, Mr SCHWAEDERLÉ, 21, rue des Charretiers, 45-ORLÉANS, pour retirer son lot.